

Trafik 2030

Strategi for fremtidens infrastruktur i Horsens



HØRSENS KOMMUNE
TEKNIK OG MILJØ

Forord

Trafikken i Horsens er hårdt belastet. Vi er mange, der dagligt bliver forsinket i trafikken på de horsensianske indfaldsveje, og som oplever trafik, der snegler sig afsted i midtbyen. Samtidig er det heller ikke altid lige spændende at være cyklist eller fodgænger. Det skal vi have gjort noget ved.

Som bekendt vokser Horsens voldsomt i disse år. Vi er på vej fra at være en provinsby til at blive en stor by. Hvert år kommer der over 1.000 nye horsensianere til vores by, der skabes flere arbejdspladser og vi får nye studerende til. Det er jo helt fantastisk! Men flere mennesker betyder også endnu mere trafik, end vi oplever i dag. Derfor skal vi handle nu, hvis vi skal sikre, at Horsens fortsat bliver et dejligt sted at bo, drive forretning og være studerende. Vi må investere i fremtiden!

Jeg er derfor utrolig stolt af, at vi nu kan præsentere en strategi for udviklingen af trafikken i Horsens. Den præsenterer de trafikale løsninger, som vi ønsker at gennemføre i Horsens frem mod år 2030. Strategien kommer til at indgå i kommuneplanen og vil således fungere som rettesnor for de mange konkrete projekter, som skal gennemføres. Disse vil blive udviklet, præsenteret og ikke mindst diskuteret med borgerne, som månederne skrider frem.

Der er ikke bare tale om en vision af varm luft, som vi håber på at kunne gennemføre, hvis alt går den rigtige vej. Nej, pengene er afsat, og vi er allerede gået i gang med de første projekter. En af strategiens hovedelementer er at få etableret en ring om Horsens, så det bliver hurtigere at køre udenom byen, og så det kun er dem, der har et ærinde i midtbyen, der kører derind. Derudover skal vi have optimeret vores indfaldsveje og nogle af de større veje i den inderste del af centrum, så vi undgår de frustrerende køer.

Men vi må endelig ikke glemme den kollektive trafik, fodgængerne og cyklisterne. Vi vil bl.a. rigtig gerne gøre det meget mere attraktivt for horsensianerne at tage cyklen, når de f.eks. skal på arbejde eller ind til byen. Det er både godt for miljøet, sundheden og trafikpresset i midtbyen. Men det kræver nogle gode og sikre cykelstier, som vi med denne trafikplan nu får lavet mange flere af. Også den kollektive trafik skal løftes, så busserne kører derhen, hvor der er mest brug for dem, og så vi får skabt mere plads på vejene.

Jeg glæder mig til et Horsens, hvor det bliver lettere og mere sikkert at komme derhen, hvor man vil.

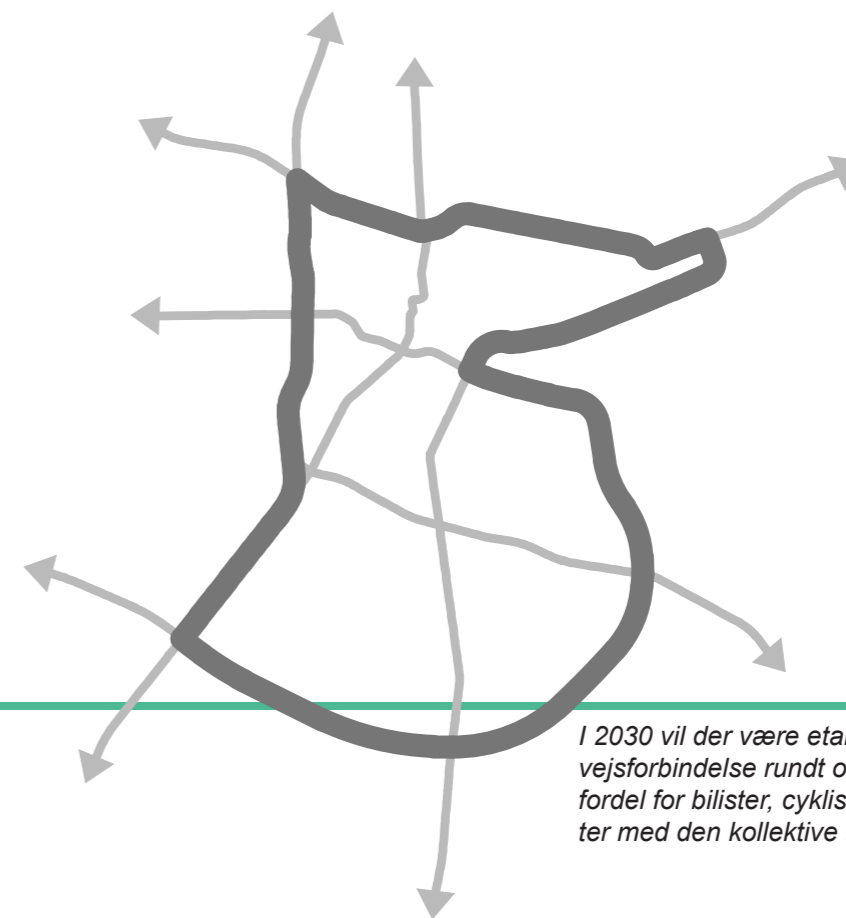
Go' læselyst!

Peter Sørensen
Borgmester



Indholdsfortegnelse

Horsens i 2017.....	3
Her sætter vi ind for bilisterne.....	4
Her sætter vi ind for cyklisterne.....	5
Her sætter vi ind for den kollektive trafik.....	6
Her sætter vi ind i Horsens midtby.....	7
Horsens i 2030.....	8
Investeringsplan.....	9



I 2030 vil der være etableret en ringvejsforbindelse rundt om Horsens til fordel for bilister, cyklister og trafikanter med den kollektive trafik.

Horsens i 2017

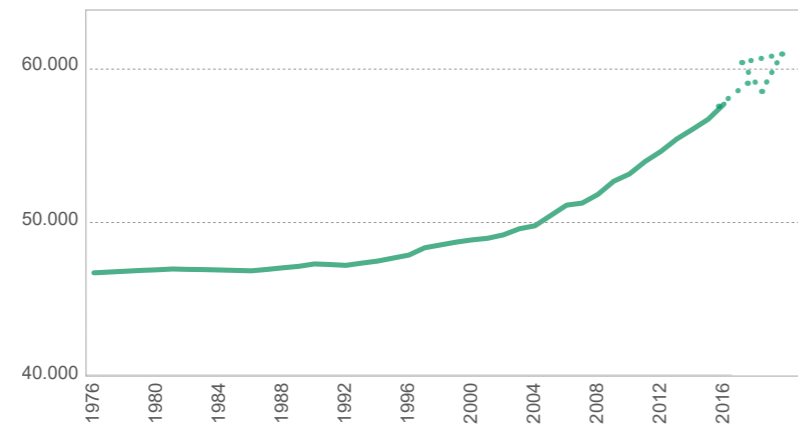
Efter en længere periode med konstant indbyggertal har Horsens gennem de seneste årtier oplevet en imponerende befolkningstilvækst, og er i dag Jyllands hurtigst voksende kommune. Denne udvikling betyder mere transport, og særligt vejnettet er i de senere år kommet under pres.

Den stigende transport skal imødekommes for, at byen vil forsætte sin positive vækst. Desværre har infrastrukturen ikke fulgt med den øvrige udvikling, hvilket betyder, at biler i dag oplever kødannelser med spildtid til følge for både private og erhvervslivet.

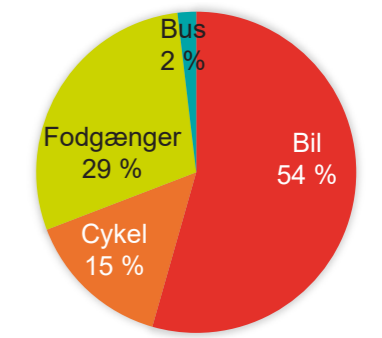
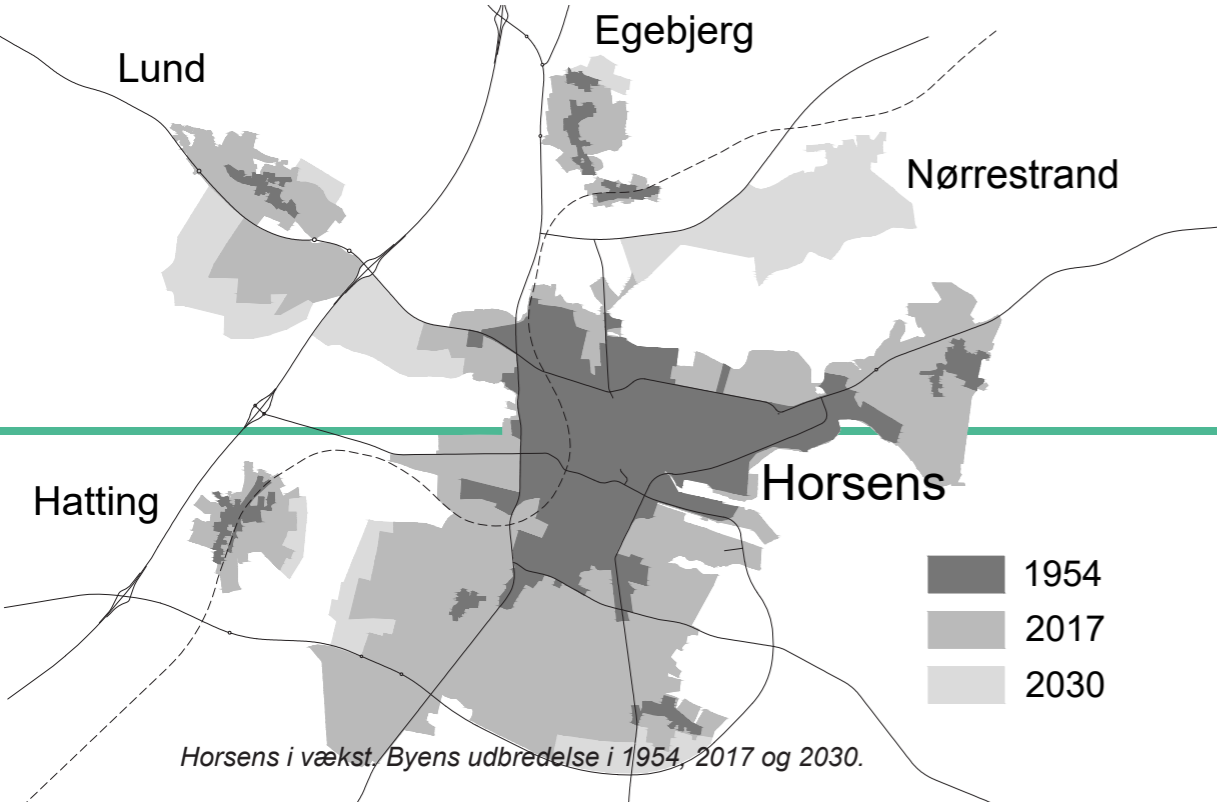
Cyklisterne mangler faciliteter og mere direkte ruter, som gør det attraktivt at færdes som cyklist rundt i byen.

Den kollektive transport lider også under de samme udfordringer som bilisterne, da de sidder fast i de samme køer på vejnettet. Her vil en forbedring af fremkommeligheden derfor også være en fordel.

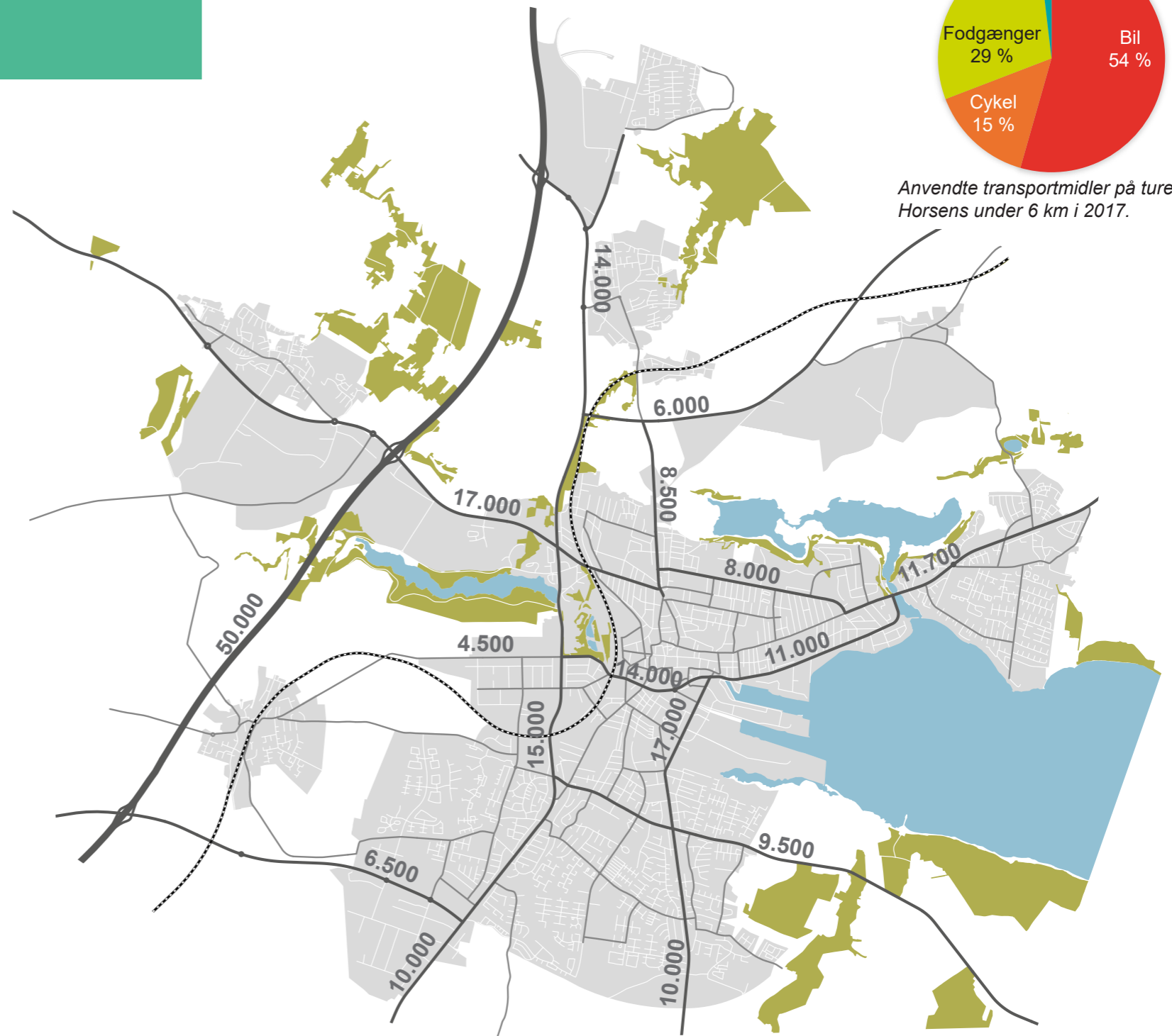
Det er målet at skabe bedre rammer for trafikanterne i Horsens og samle op på efterslæbet, så det bliver hurtigt og sikkert at bevæge sig rundt og byen kan forsætte sin fremgang.



Befolkningstilvæksten i Horsens by fra 1976.



Anvendte transportmidler på ture i Horsens under 6 km i 2017.



Vejnettet i 2017 samt den gennemsnitlige døgntrafik (ADT).

PENDLERE

Pendlingstrafikken er en stor del af den trafik, der er i Horsens by. Dagligt pendler mere end 12.000 ind til Horsens og samme mængde pendler ud af Horsens. Derudover er der mere 12.000 interne pendlere i Horsens by.



Her sætter vi ind for bilisterne

Bilen er et vigtigt transportmiddel i Horsens og det vil den blive ved med at være.

Der skal være nem adgang til motorvejsnettet, som mange dagligt anvender for at komme til og fra byen.

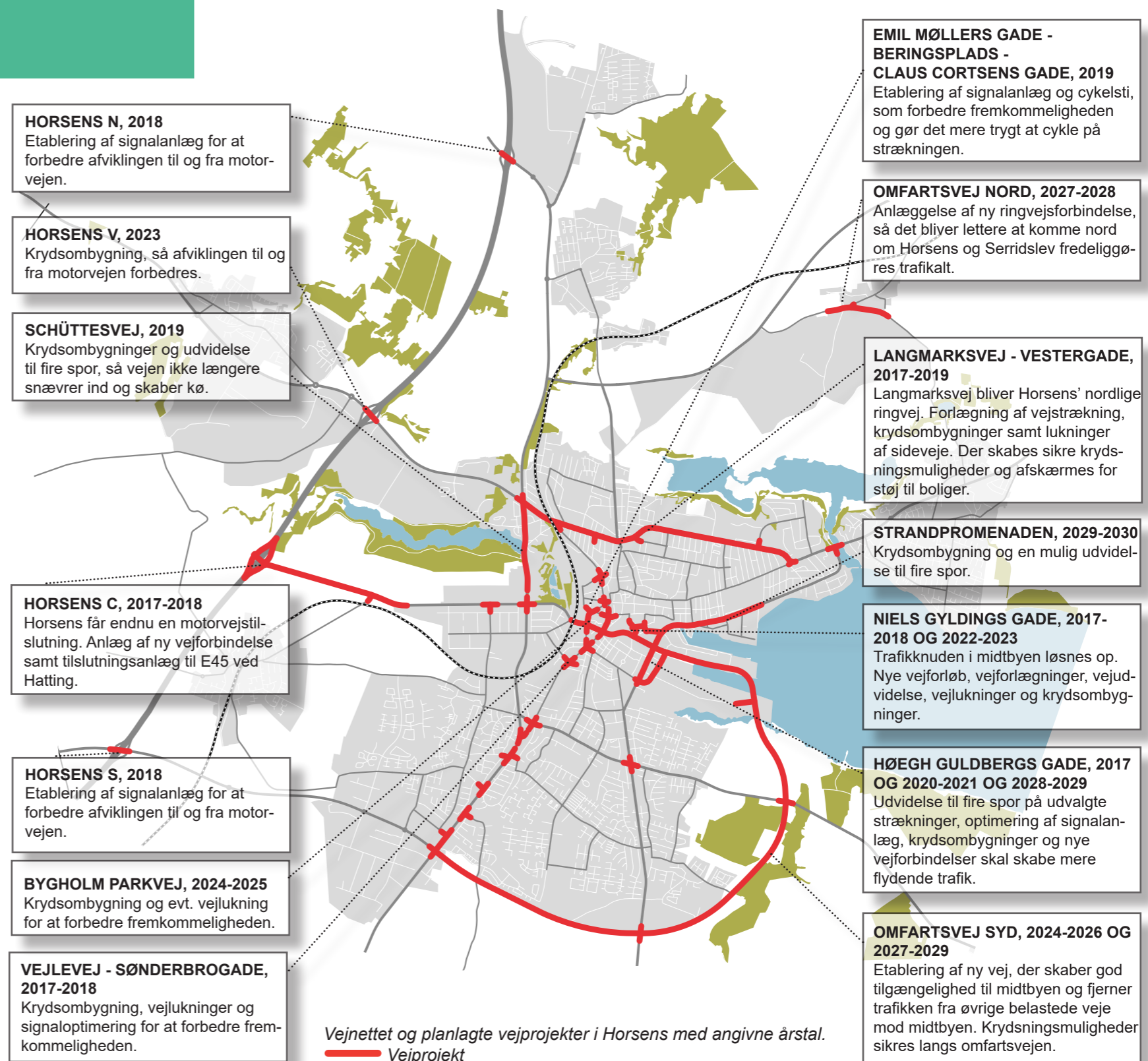
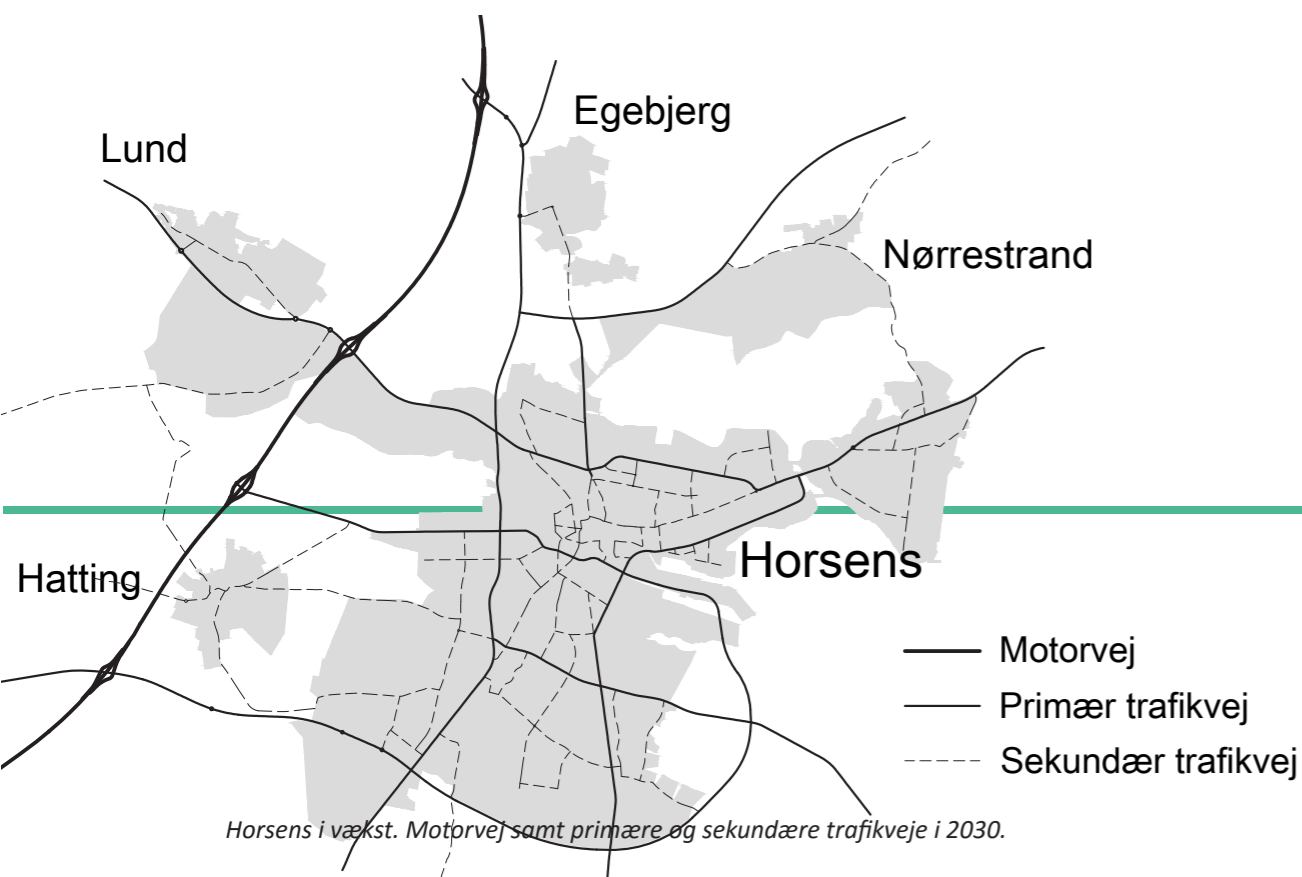
Det skal være attraktivt for den gennemkørende trafik at køre uden om midtbyen. Dette sker ved at etablere en ringvejsforbindelse, hvor fremkommeligheden er i højsæde. Det betyder, at der i de næste år vil ske en ændring af vejstrukturen. Nogle veje vil blive opprioriteret, nogle bliver lukket og nye vil komme til.

Der skal skabes bedre forhold på de overordnede veje, hvor trafikafviklingen i større kryds samt gennemførelse af en række vejlukninger ud til disse veje er tiltag, der vil forbedre afviklingen for trafikanterne.

Adgangen til parkeringspladser i midtbyen skal være god og direkte. Større parkeringspladser med intelligent parkeringsvejvisning og attraktiv placering anlægges ved ankomst til midtbyen, så den parkeringssøgende trafik minimeres. Bilerne skal altså samles i kanten af midtbyen, hvor der skabes gode parkeringsmuligheder til fordel for de lette trafikanter i byens kerne.

Klimasikring tænkes ind i fremtidige vejprojekter for på den måde at gear byen til skybrud og forhøjet vandstand.

Med andre ord - vi sætter ind for at forbedre forholdene for byens mange bilister.



MÅLSÆTNING FOR BILISTER

- Det skal være attraktivt for den gennemkørende trafik at køre udenom midtby
- Fremkommeligheden på det overordnede vejnet skal forbedres
- Der skabes bedre adgang og fremkommelighed til motorvejen
- Den tunge trafik til havnen skal betjenes via ringvejsforbindelsen

PRIMÆR TRAFIKVEJ

- Få tilslutninger
- Lette trafikanter adskilles fra biler med sikre krydsningsmuligheder

SEKUNDÆR TRAFIKVEJ

- Begrænset antal tilslutninger
- Lette trafikanter adskilles fra biler med sikre krydsningsmuligheder



Her sætter vi ind for cyklisterne

I Horsens anvendes bilen på mere end hver anden af de daglige ture under 6 km, mens kun 15 % tilbagelægges på cykel.

Med den lille cykelandel og de mange, korte afstande og udbygning af cykelstinet ses et stort potentiale i at få flere til at cykle i Horsens.

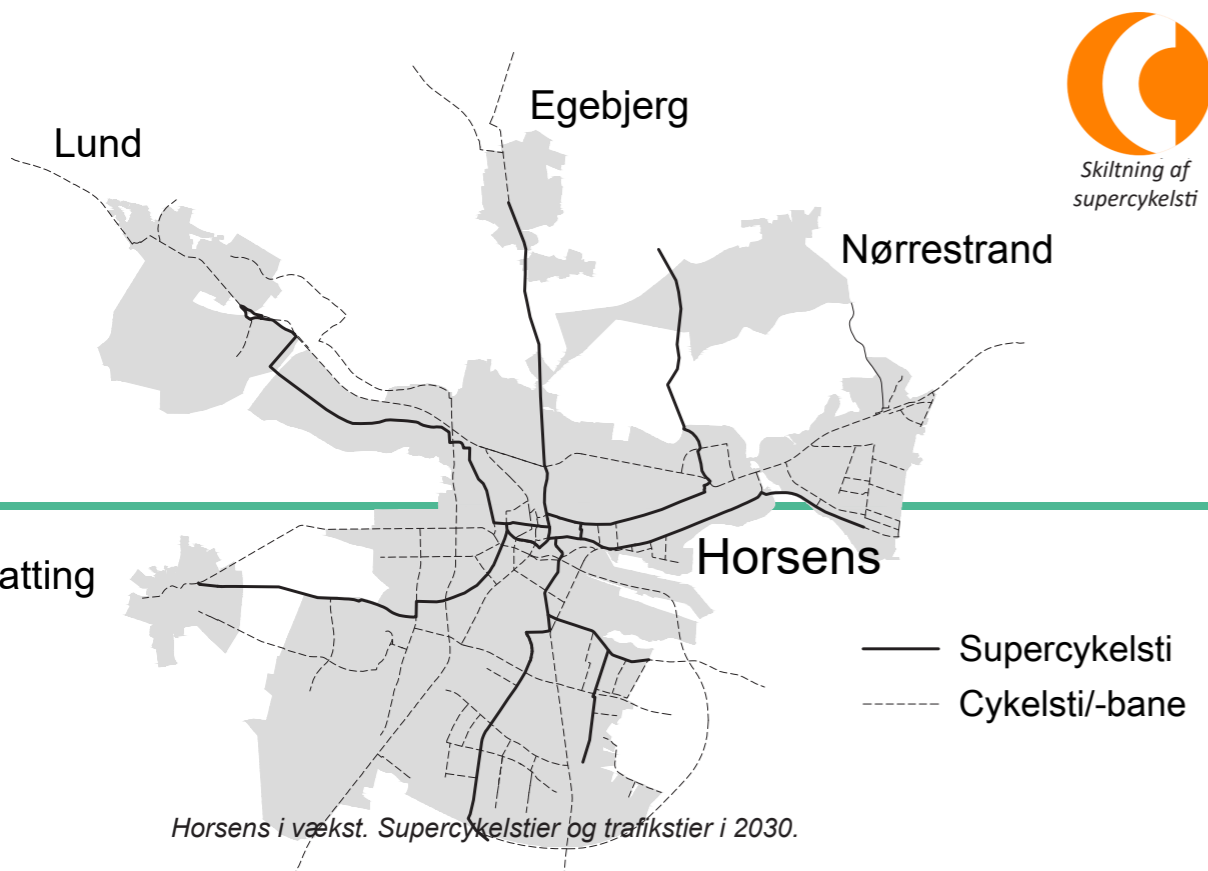
Det skal være mere attraktivt at cykle i Horsens midtby. Der skal være gode cykelfaciliteter, sikre krydsninger og der skal være mulighed for at parkere sin cykel helt tæt på gågaden, uddannelsesinstitutioner, større arbejdspladser og øvrige lokaliteter, der tiltrækker mange cyklister.

Servicen for de mange pendlere, der dagligt transporterer sig mellem Horsens og de mindre bysamfund som Stensballe, Egebjerg, Lund, Hatting, den sydlige del af Horsens og fra motorvejen, skal prioriteres, så cyklen bliver et konkurrencedygtigt alternativ til bilen. Der etableres supercykelstier fra disse områder mod Horsens, hvor parametre som høj fremkommelighed, direkte ruter og god service vægtes højt. Desuden skal der sikres "Parkér og Cykel" anlæg ved motorvejen, så det også bliver attraktivt at parkere sin bil og derfra cykle det sidste stykke ind til Horsens eller omvendt at cykle til motorvejen og have samkørsel derfra.

Der skabes et sammenhængende cykelrutenet, der er særligt finmasket i midtbyen (se side 8, kort over Horsens midtby). Cykelrutenettet passerer de større attraktioner i midtbyen, banegården, uddannelsesinstitutioner og større arbejdspladser.

Cyklen skal gøres til en attraktiv og sikker transportform, så det bliver en god oplevelse at cykle rundt i Horsens.

Med andre ord - vi skal have flere op på cyklen.



MÅLSÆTNING FOR CYKLISTER

- Andelen af cykelture under 6 km i Horsens skal stige fra 15 % til 20 % i 2030
- Der skal skabes et sammenhængende cykelrutenet, som er tryk, sikker og fremkommelig
- Der skal være gode parkeringsmuligheder for cyklister ved lokaliteter, hvor der i fremtiden kommer mange cyklister
- Sikre krydsningsfaciliteter
- Fast og jævn belægning i god kvalitet

SUPERCYKELSTI

- Forsyner de største mål i byen
- Etableres gerne i eget tracé og min. 2,5 m brede
- God belysning
- Høj prioritering af snerydning

TRAFIKSTI

- Bindeled mellem supercykelstier
- Cykelsti/-bane og gerne 2,2 m brede



Her sætter vi ind for den kollektive trafik

Kollektiv trafik er en vigtig brik, der er med til at sikre, at alle har mulighed for at transportere sig. Den kollektive trafik udgør både ture med bus, flextrafik og tog.

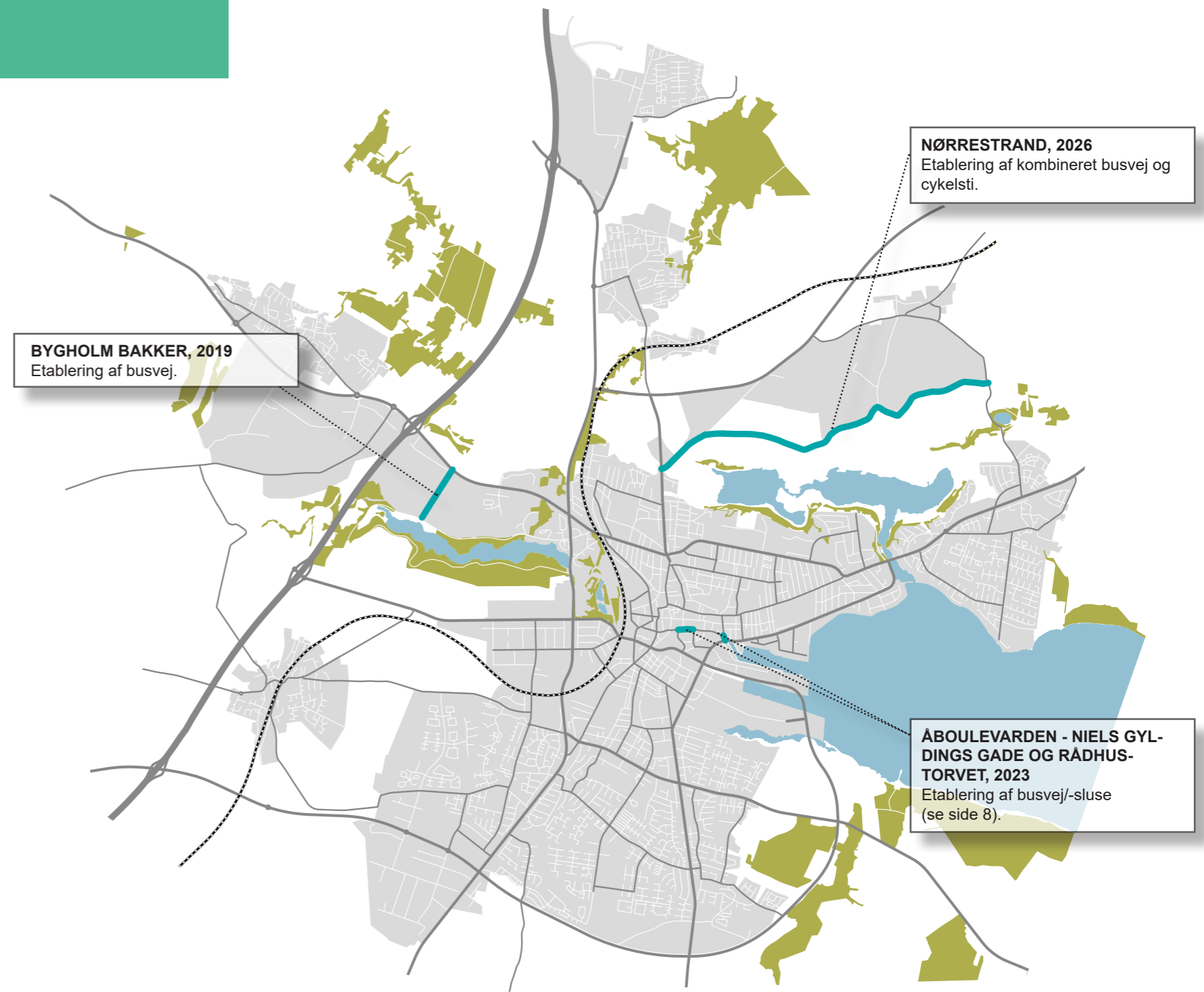
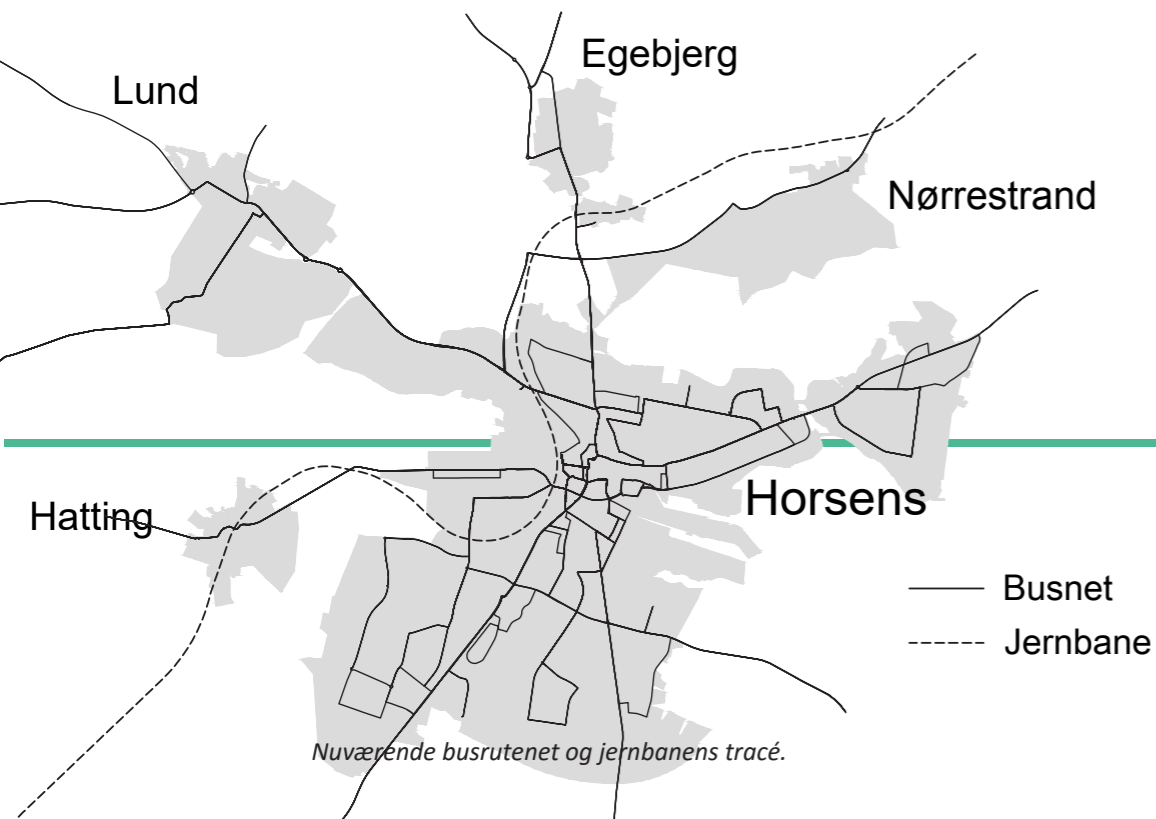
Busbetjeningen i Horsens skal følge med byudviklingen, så nye områder også betjenes af busser. Der indtænkes løsninger som bussluser eller deciderede busveje og attraktive stoppesteder.

Ved de signalregulerede kryds undersøges om løsninger som bypass spor og busprioritering kan indarbejdes for at forkorte bussernes rejsetid. Derudover vil flere af fremkommelighedstiltagene for biler også vil være til gavn for busserne på vejene.

Der kan skabes et grundlag for flere kombinationsrejser ved i højere grad at indtænke "Parkér og Rejs", hvor bil og/eller cykel kombineres med den kollektive transport. Gode parkeringsfaciliteter tæt ved den kollektive trafik kan øge andelen af brugere med den kollektive trafik og muliggør samtidig en fleksibel og effektiv kombination af transportmidler i den daglige transport.

Gennemførelse af 1 times togdrift mellem Horsens og Aarhus vil forbedre servicen for pendlere. I samarbejde med Banedanmark arbejdes derudover for åbning af trinbræt i Hovedgård, som også vil skabe et attraktivt alternativ til bilen for pendlere til Horsens.

Med andre ord - vi vil fortsat sikre, at den kollektive trafik i Horsens er med til, at alle har mulighed for at bevæge sig rundt og være et alternativ til bilen.



Vejnettet og planlagte projekter til den kollektive trafik i Horsens med angivne årstal.
— Projekt for den kollektive trafik

MÅLSÆTNING FOR KOLLEKTIV TRAFIK

- Nye byområder samt større industriområder og institutioner skal have en god betjening af den kollektive trafik
- Busveje/-sluser etableres for at øge serviceniveauet
- Der arbejdes for forbedring af togdriften og åbning af trinbræt i Hovedgård

BUS

- Prioritering af busser på udvalgte lokaliteter
- Følge udviklingen af byen, så alle områder betjenes

TOG

- God tilgængelighed
- Hyppige afgange



Foto: Horsens Busterminal

Her sætter vi ind i Horsens midtby

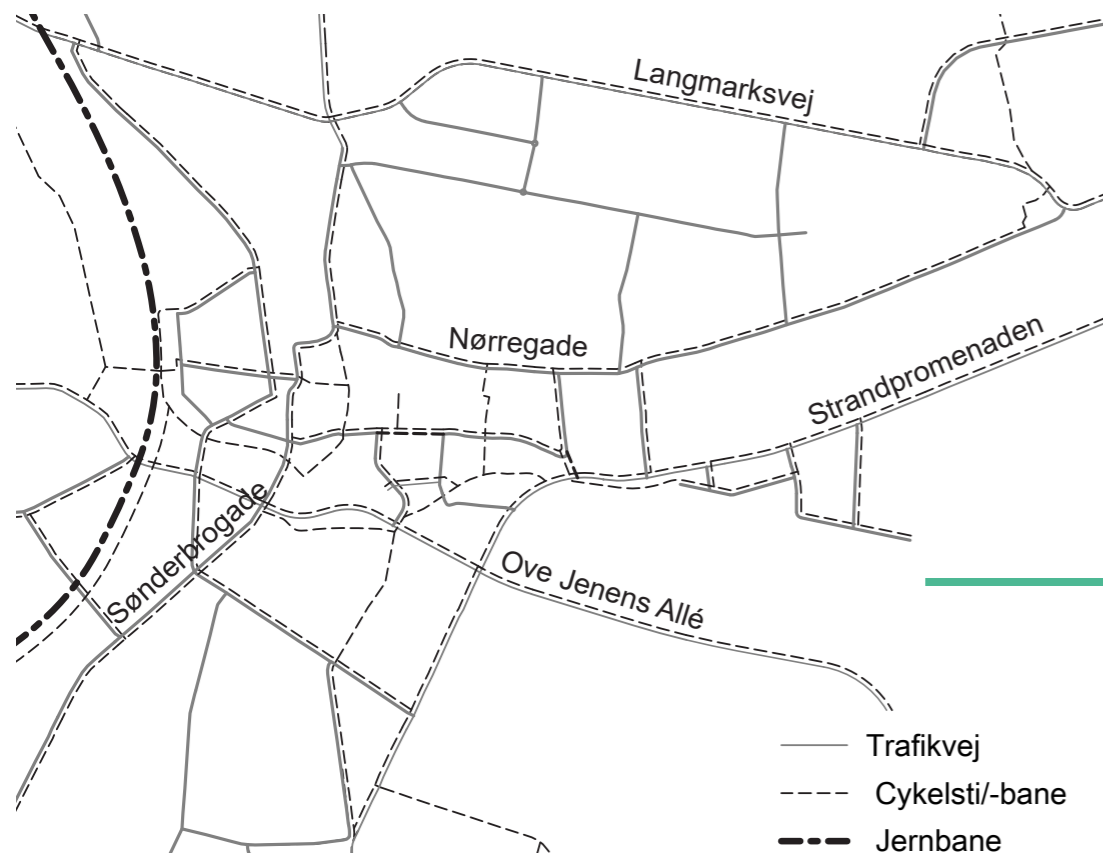
Der er et rigt handelsliv i Horsens, som der værnes om. Derfor er der også fokus på, at det skal være nemt at komme ind til midtbyen uanset hvordan byens brugere bevæger sig rundt. Samtidig skal det være rart at opholde sig i byen.

Supercykelstier anlægges i en ring om Søndergade og de øvrige gågader kobles på ruter ud til de mindre bysamfund. Supercykelstierne servicere banegården, campus-området, indkøbscentre og havnen, som alle er områder, der er med til at skabe liv og cykelture blandt byens brugere.

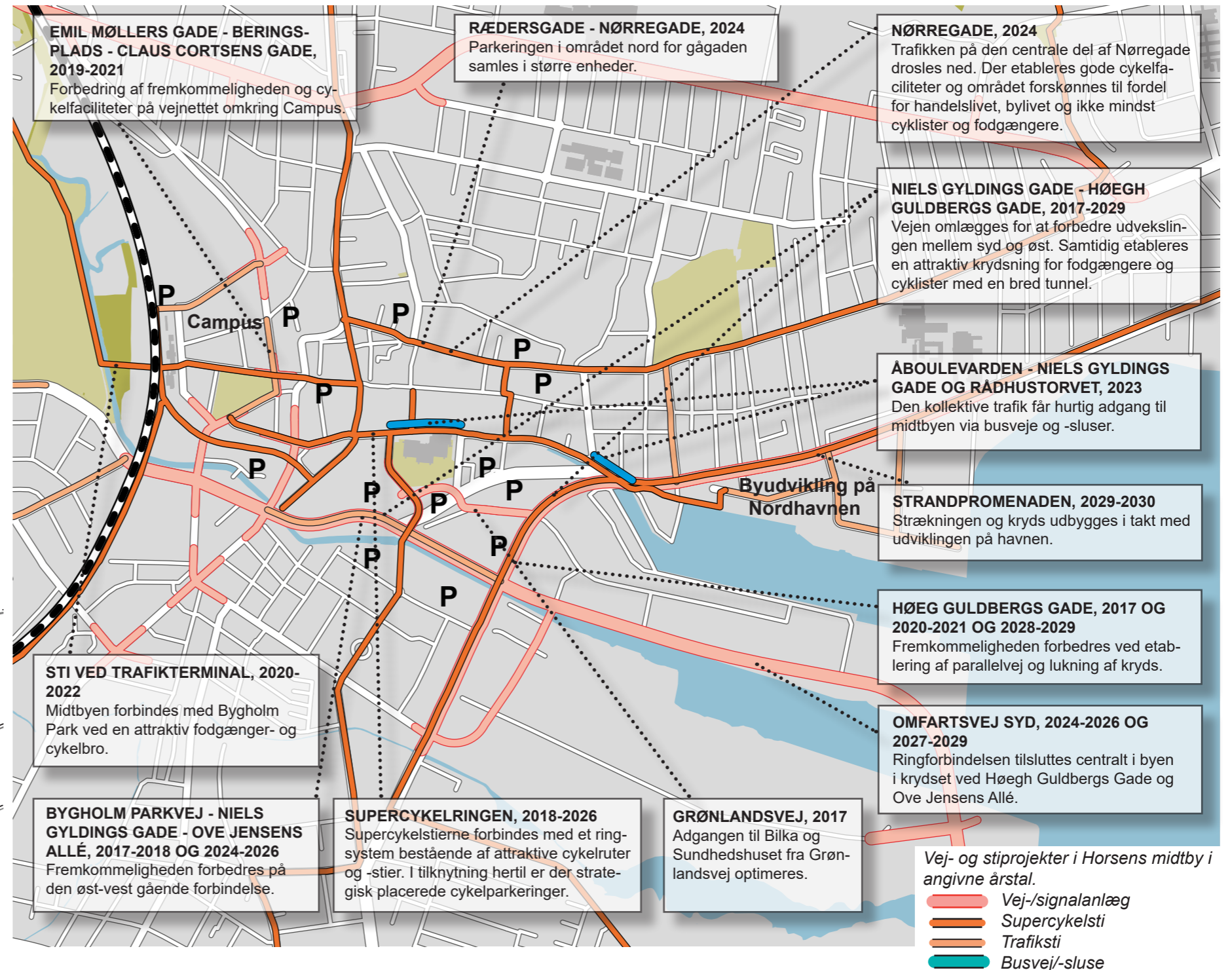
Biltrafikken ledes også hel tæt på midtbyen, men ikke igennem og der anlægges to parkeringshuse på Nørregade. Fokus vil være at samle biltrafikken med ærinde i Horsens midtby på centrale områder og fredeliggøre andre områder for parkeringssøgende bilister. Det gøres for at skabe mindre unødigt trafik i midtbyen.

Nørregade fredeliggøres ved at fjerne den gennemkørende biltrafik. Det skaber samtidig mulighed for forbedrede forhold for fodgængere, cyklister og busserne.

Der anlægges busveje/-sluser i Horsens midtby, der vil skabe en bedre afvikling af bustrafikken og midtbyens brugere kan komme tættere på deres rejsemål.



Horsens i vækst. Vej- og stinettet i Horsens midtby i 2030.



MÅLSÆTNING FOR MIDTBYEN

- Det skal være attraktivt og trygt at færdes som fodgænger
- Der skal sikres tilgængelighed for alle
- Der skal være gode parkeringsfaciliteter for både cyklister og bilister
- Midtbyen kobles sammen med banegården, havnen og Bilkaområdet

CYKLISTER

- God adgang til midtbyen
- Gode parkeringsmuligheder

BILISTER

- God adgang til midtbyen
- Centrale parkeringspladser

STOPPESTEDER

- Gode ventefaciliteter

FODGÆNGERE

- Gode forbindelser mellem midtbyen, banegården, havnen og Bilkaområdet
- God adgang til den kollektive trafik



Foto: Nørregade

Horsens i 2030

Når vi rammer 2030 vil Horsens byde på noget andet end i dag. Byudviklingsområder som Nørrestrand og Bygholm Bakker vil være undervejs, der er sket store omdannelser på havnen og campusrokaden er blevet en realitet. Midtbyen har også gennemgået en renovering, som gør den mere attraktiv og hænger naturligt bedre sammen med havnen, banegårdsområdet og Bilkaområdet.

En målrettet indsats frem mod 2030 vil bane vejen for en by i vækst, hvor det er muligt at bevæge sig rundt. Der er skabt et vejnet, der vil sikre gode forhold for bilisterne i form af høj fremkommelighed på de overordnede vej, god adgang ind til midtbyen med gode parkeringsmuligheder samt en sikring af, at bilisterne ikke tager smutveje gennem områder, hvor de ikke er tiltænkt uden ærinde.

Cyklisterne kan bevæge sig rundt på et sammenhængende stinet med gode parkeringsfaciliteter i midtbyen.

Kombinationsrejser udgør en større andel af de ture, der er i Horsens og de nye byudviklingsområder har et højt serviceniveau for den kollektiv trafik.

Midtbyen er let at komme til for alle. Der er gode parkeringsmuligheder for byens mange handlende, der kommer dertil i bil. Cyklisterne har mulighed for at sætte deres cykel helt tæt på målet og fodgængerne har gode gangforbindelser mellem banegården, gågaden og havnen, hvor fodgængernes sikkerhed og tilgængelighed er prioriteret højt.



Vej- og stinettet i 2030 samt den gennemsnitlige døgntrafik (ADT).

DE GODE EKSEMPLER



Foto: Intelligent styret signalanlæg, Fredericia



Foto: Cykelsti på Østerhåbsvej, Horsens

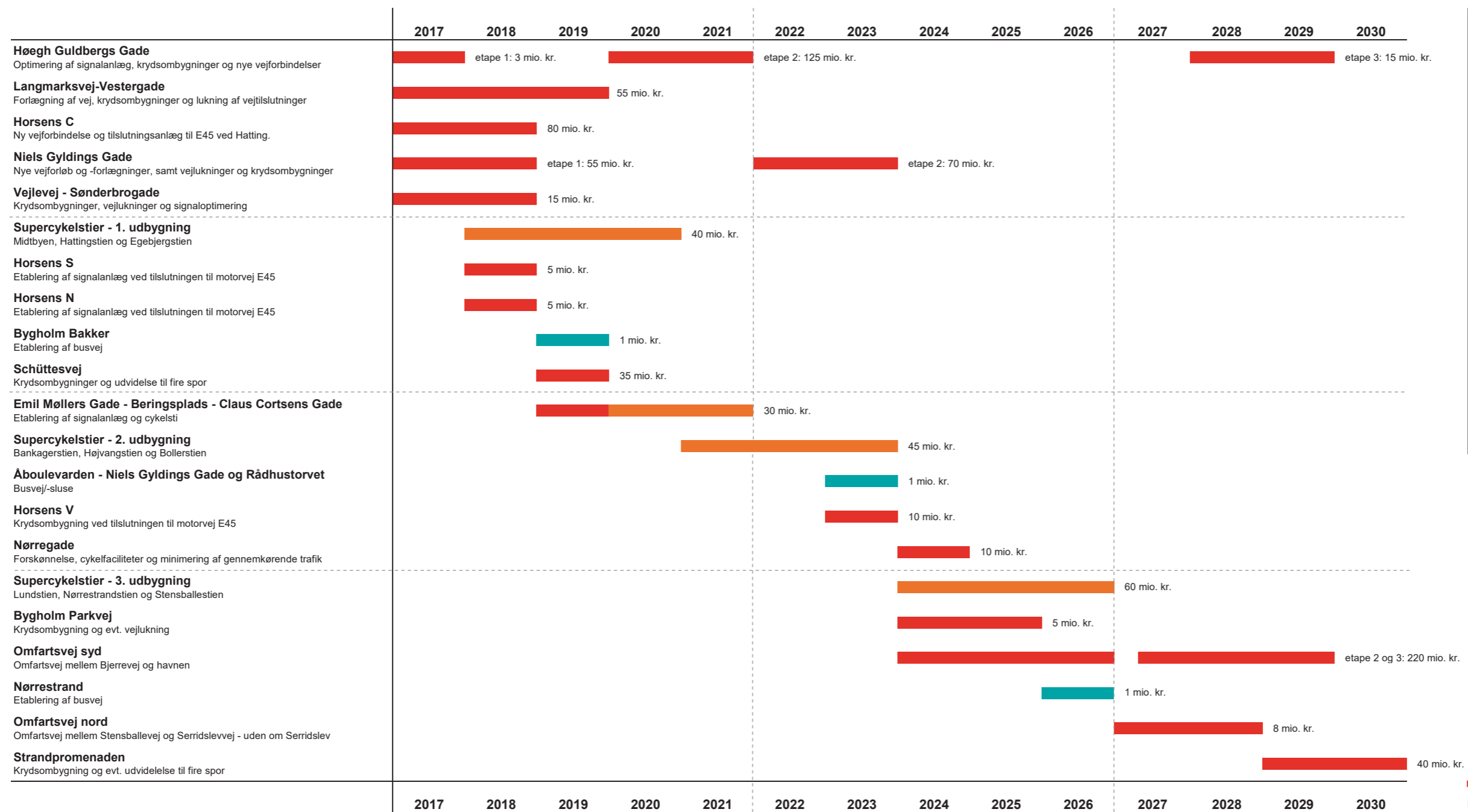


Foto: Dynamisk trafikinformationstavle, Aarhus



Foto: Bussluse, Rådhusparken

Investeringsplan



FINANSIERING

Når vi når 2030 forventes det, at der er gennemført infrastrukturprojekter for over 900 mio. kr. i Horsens.

Nogle projekter vil blive finansieret helt eller delvist af investorer, puljemidler eller fondsmidler i forbindelse med omdannelse. Dette beløb forventes at være 30-50 mio. kr.

Desuden vil en del af projekterne blive finansieret igennem byggeordninger og i sammenhæng med andre kommunale projekter.

Investeringsplanen indeholder en samling af projekter, der skal realiseres gennem de næste år for at imødekomme en by i vækst, men finansieres på forskellig vis.

- Vejprojekt
- Cykelstiprojekt
- Projekt for den kollektive trafik

